

INDCS: ¿QUE HAY PARA LAS GRANDES CIUDADES?

KONRAD-ADENAUER-STIFTUNG

– Lima, 15 de marzo de 2017 –



IIS INSTITUTO INTERNACIONAL
PARA SUSTENTABILIDADE

Sergio Margulis

Instituto Internacional para la
Sostenibilidad (IIS), Rio de Janeiro

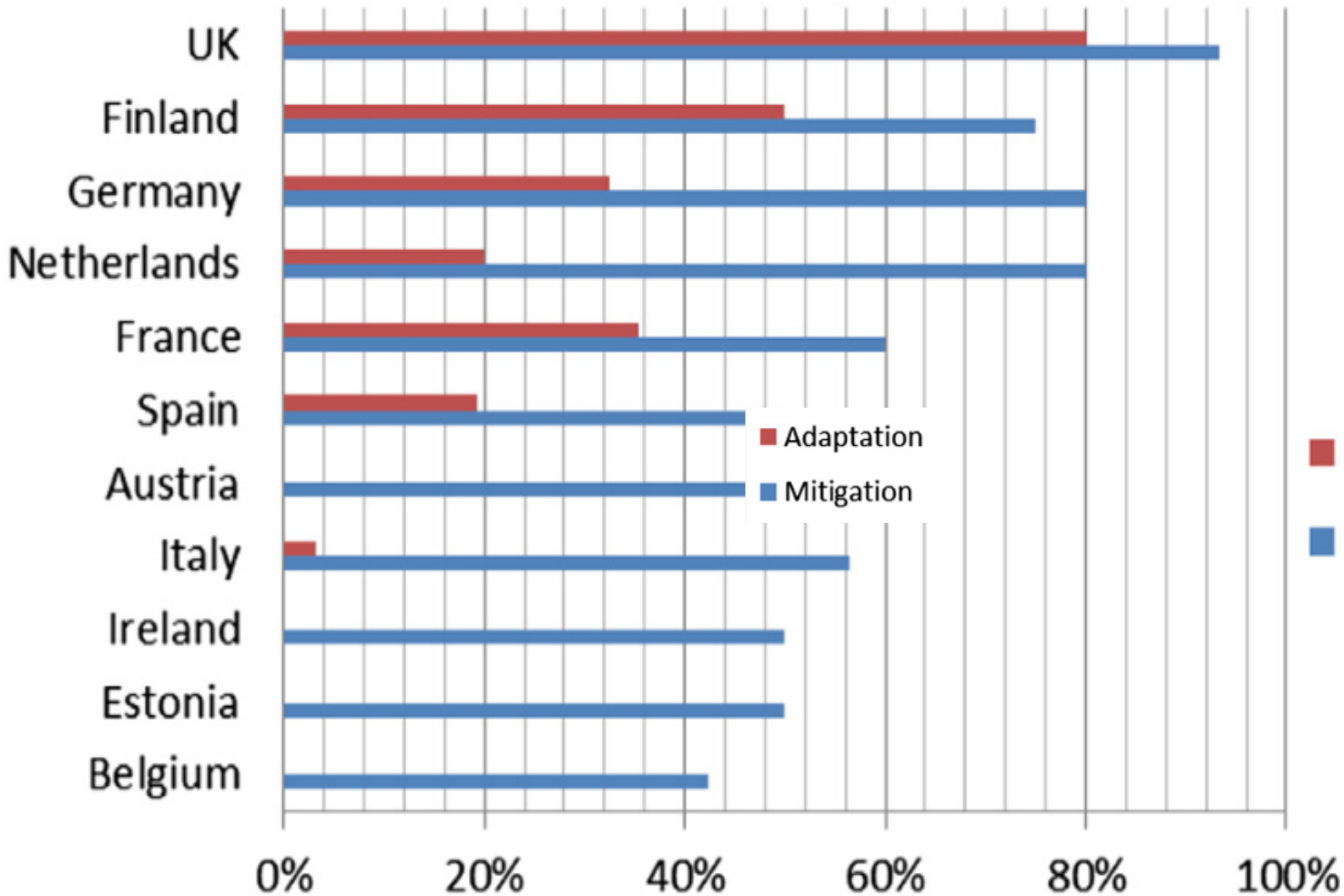
¿Por qué es importante comparar los objetivos climáticos de las ciudades y los INDCs?

- Las ciudades son responsables de alrededor del 85% de las emisiones globales de GEI
- Puede que no sea una mala idea que las ciudades participen estrechamente en los esfuerzos mundiales para mitigar las emisiones
- Los científicos del clima, los tomadores de decisiones, los formadores de opinión son en su mayoría en las ciudades
- Sin las ciudades a bordo, no hay clima político para los gobiernos nacionales tener éxito en cualquier iniciativa, incluyendo sobre el cambio climático
- ¿Qué están haciendo los gobiernos nacionales para involucrar a las ciudades en sus objetivos de mitigación?
- Una consulta de un día junto con las ONGs, la sociedad civil y el sector privado es claramente insuficiente !!!

Contribución potencial de las ciudades a la mitigación

- Tendencia global de urbanización y uso de energía.
- 1900 población global \approx 1,6 mil millones, 13% urbana (200 millones).
- 2010 población global \approx 6,9 mil millones, 50% urbana (3.6 mil millones).
- 2050 población global \approx 9.5 mil millones, 59–75% urbana (5,6-7,1 mil millones)
- Las ciudades consumen más que el 50% de la energía primaria. En términos de emisiones de CO₂, son \approx 72% del consumo global de energía, 73% de las emisiones relacionadas de CO₂, o 44% de las emisiones totales.
- Las ciudades tienen influencia política para promover la cuestión climática. Definitivamente no se trata de elegir entre crecimiento o reducción de emisiones. Las ciudades pueden alcanzar a los dos simultáneamente

% de Ciudades con estrategias/planes climáticos



- Las ciudades son actores cruciales en los esfuerzos de mitigación y adaptación a los cambios climáticos. Entretanto, como y ¿por qué las ciudades se involucran en políticas climáticas no sigue claro y los efectos de políticas (vinculantes o no vinculantes) de niveles más altos de gobierno no son bien comprendidas

Dificultades de comparación

- INDCs son sectoriales, siguiendo las estructuras políticas de los gobiernos nacionales
- Sectores que están bajo control de las ciudades son algo diferente de los sectores nacionales
- Sorprendentemente, (aún...) no tenemos respuesta a la pregunta principal del trabajo. Además de Lima-Perú, realizaremos el mismo ejercicio en Buenos Aires-Argentina, Ciudad de México-México y Río de Janeiro-Brasil
- Tendremos un taller de clausura con un representante de cada ciudad y otro representante del gobierno nacional de cada país. Si todo el mundo se comporta bien, esto será en Río de Janeiro en Septiembre.

Oportunidades de comparación

TEMA		PAÍS	CIUDAD
AGRICULTURA			
USO DE LA TIERRA Y DEFORESTACIÓN			
RESIDUOS			
ENERGÍA	Combustibles		
	Electricidad		
	Industria		
	Transporte		

EMISIONES TOTALES

P E R Ú

L I M A

Emisiones de GEI del Perú \approx 0.4% de las emisiones mundiales (0.04% de la poblac.). Emisiones crecientes

Lima: 1/3 de la población del país, produce \approx 50% de su PBI. Emisiones \approx 9% de las emisiones nacionales

FUENTE	EMISIONES MtCO ₂ eq (2012)	%
Sector USCUS	86.7	50%
Sector Agricultura	26.0	15%
PIUP	6.1	4%
Transporte	17.8	10%
Energía	26.8	16%
Desechos	7.8	5%

FUENTE	EMISIONES MtCO ₂ eq (2012)	% del respectivo Nacional
Transporte	5.5	31%
Industria	5.0	82%
Residencial/comercial	2.8	---
Desechos	2.1	27%

Emisiones totales (MtCO₂eq) - Escenario BAU (iNDC)

Para Lima no hay proyecciones

	CON USCUS	SIN USCUS
2010	170.6	78.0
2030 - BAU	298.3	139.3

INDC utiliza datos de 2010, pero la tabla es de 2012 para comparación

METAS DE MITIGACIÓN (1)

PERÚ - INDC NACIONAL

- Reducción de 30% de las emisiones proyectadas para el año 2030, como parte de un escenario BAU
- INDC - Periodo de compromiso 2021 hasta 2030. Se busca alcanzar las metas al 2030
- 20% propuesta no condicionada (implementado a través de inversiones y gastos con recursos internos, públicos y privados)
- 10% propuesta condicionada (supeditado a la disponibilidad de financiamiento externo internacional y condiciones favorables)

LIMA – METAS DE LA CIUDAD

- Reducción del 30% de las emisiones del transporte
- Plazos para la realización de las actividades/metras hasta **2016 (?)**

METAS DE MITIGACIÓN (2)

PERÚ			LIMA
	2030 (INDC) MtCO ₂ eq	Reducción en 2030 (%/ BAU)	Mitigación de GEI
Total	89,4	30%	
Sector energía	10,9	12%	Promover nuevas urbanizaciones bajas en C
Transporte	3,0	3%	Planificación del transporte urbano Renovación del parque automotor Mejora de la calidad del aire
Procesos industriales	5,1	6%	No hay
Residuos/ desechos	3,9	4%	Fortalecer la gestión y reaprovechamiento
Bosques/ USCUS	60,6	68%	No hay
Agricultura	4,7	5%	No hay
Otros	1,2	1%	Transversal: Promover políticas sectoriales de minimización o neutralización de emisiones

INDC SECTORIALES – NIVEL DEL PAÍS

Sector	Emisiones 2010 (MtCO2eq)	Emisiones esperadas 2030 BAU (MtCO2eq)*	Emisiones con INDC	Reducción en 2030 (% de reducciones totales)	Reducción esperada/emisiones BAU
TOTAL	170	298	209	100%	
Energía	27	42	32	12%	26%
Transporte	18	31	28	3%	10%
PIUP	6	15	10	6%	34%
Desechos	8	15	12	4%	25%
USCUSS	87	159	98	68%	38%
Agricultura	26	35	31	5%	13%

* - Del documento de la comisión multisectorial

PROCESO DE ELABORACION DE LA ESTRATEGIA

PERÚ

LIMA

- MINAM, Punto Focal nacional ante la CMNUCC – trabajo en 3 niveles:
 - a) “técnico-científico” con expertos para el trabajo técnico
 - b) “técnico-político” con representantes de los Ministerios relacionados a las fuentes de emisiones y opciones de mitigación
 - c) “político de alto nivel”: Comisión Multisectorial al nivel de Ministros y/o Viceministros, encargada de elaborar el informe técnico que contenga la propuesta iNDC en el Perú
- Para la elaboración del iNDC nacional los actores gubernamentales involucrados eran principalmente del nivel nacional. Hube también participación de expertos y la propuesta de INDC paso por consulta pública en que los actores sub-nacionales fueron involucrados también

- Proceso participativo, 7 workshops, involucró sector gubernamental, privado, sociedad civil, academia.
- Elaboración:
 - Grupo Técnico de Cambio Climático de la Comisión Metropolitana de Lima
 - Expertos locales e internacionales, instituciones públicas y privadas, funcionarios municipales, así como organizaciones sociales
- Alegación que no hubo participación de representantes del nivel regional y ni nacional en los talleres para la elaboración de la estrategia de Lima

SECTOR ENERGÉTICO - COMENTÁRIOS

- El sector de energía tiene potencial de contribuir en 10% para las reducciones propuestas en la INDC por Perú. Las ciudades tienen importante rol en el sector de energía.
- Lima estructura sus acciones a ser implementadas en cada sector de manera distinta de la INDC
- La estrategia de Lima no explicita como contribuirá a reducir sus emisiones del sector, pero tiene como objetivos promover nuevas urbanizaciones bajas en carbono y incorporar desarrollo urbano según eco-zonas. Estos objetivos están en línea con muchas de las propuestas de la INDC de reemplazo de bombillas incandescentes, eficiencia en nuevas edificaciones, etc.
- El Plan de Acción menciona “un reciente estudio de la Universidad de Leeds (Gouldson y otros, 2014), señala una serie de oportunidades de inversión. Se estima que la ciudad podría invertir US \$ 5,000 millones en medidas bajas en carbono costo-efectivas, que generarían ahorros anuales en la facturación de energía de US\$1.8 mil millones (se pagan en 2.8 años)”.

SECTOR TRANSPORTES – COMENTÁRIOS

- La RM de Lima és responsable del 31% de las emisiones de Perú en el sector del transporte. Lima estima una reducción de hasta el 30% de estas emisiones en la próxima década, a través de la renovación de las flotas de buses, el uso de combustibles limpios, la racionalización de las rutas y el mejoramiento de la gestión del tránsito, entre otras.
- Las metas esperadas para cada una de las acciones son en términos de políticas públicas desarrolladas o acciones implantadas. No hay estimativas de reducciones de emisiones por acción
- El NAMA del sector de transporte está basado en 2 bloques: mejorar la calidad de los servicios de transporte público y la optimización de la flota (TRANSPeru). Muchas de las acciones del NAMA están previstas de acontecer en Lima:
 - Sistema de transporte público de masas (Metro, BRT, puntos de integración inter-modal)
 - Transporte no-motorizado
 - Desarrollo institucional
 - Modernización de la flota de transporte público y chatarreo

PROCESOS INDUSTRIALES

- Aunque Lima sea responsable por el 82% de las emisiones nacionales en sector industrial, no hay en la estrategia de Lima objetivos de mitigación relacionados a la industria directamente

RESÍDUOS/DESECHOS

- Las emisiones del sector de residuos corresponden aproximadamente a los 5% de las emisiones totales de Perú.
- Lima es responsable por cerca del 27% de las emisiones del sector.
- El foco de las acciones propuestas por Lima esta en línea con las acciones del nivel nacional, y tiene un foco en la reglamentación de la actividad (elaboración de ordenanzas)
- También esperase la elaboración de un proyecto de aprovechamiento de GEI. La propuesta de opciones de reducciones de emisiones de INDC también identifica el potencial de reducción por medio de captura y quema del metano en rellenos sanitarios

BOSQUES

- El sector de bosques es responsable por 50% de las emisiones de Perú
- El sector es el protagonista para la reducción del 2/3 (68%) del potencial de mitigación propuesto por la INDC.
- Es estimado que la opción de mitigación “monitoreo, control, vigilancia y gestión adecuada del territorio (condiciones habilitantes)” será responsable por una reducción de 24.5 MtCO₂eq (27% de todo el potencial de reducción de emisiones de Perú), dos veces mas que el sector de energía (Posible...??)
- No se considera este sector en la estrategia de Lima, por que la población rural es de apenas 0,1% de la población total de la ciudad.

CONCLUSIONES

- No será posible integrar completamente los objetivos de las ciudades y los nacionales, dados los mandatos de cada uno. Pero puede ser crucial que ambos planes sean compatibles.
- Esto significa que utilizan los mismos años de base, utilizan las mismas proyecciones del futuro -como la población, el desarrollo económico, la tecnología, etc. - y utilizan los mismos supuestos y parámetros en sus modelos.
- En aquellos sectores que tienen superposiciones, como el transporte y la industria, es necesario coordinar y utilizar un enfoque único. Los agentes económicos necesitan tener una sola visión del gobierno, independientemente de si es nacional o local.
- ¿Cómo puede institucionalizarse ese diálogo? Esto será diferente en cada país ...
¿Cualquier plataforma? ¿Cómo asegurar la implementación y el cumplimiento? ¿Cómo coordinarán las ciudades y los gobiernos nacionales sobre esto?
- Por último, KAS Foundation me está pagando para resumir sus puntos de vista! Así que por favor, ayúdenme ahora.

😊😊 **MUCHAS GRACIAS!!!** 😊😊

margulis.sergio@gmail.com

5 PREGUNTAS

- 1) Tiene sentido para coordinar el INDC con el INDC Municipal? Solo el sector transportes e industrias?
- 3) Definir responsabilidades de los distintos niveles de gobierno para llegar a las metas? Como garantizar capacidad de implementacion?
- 4) El gobierno nacional define lineamientos/apoya a los gobiernos locales? O una agenda intersectorial es suficientemente compleja?
- 5) Sugerencias de mecanismos de cumplimiento con los objetivos de París. Papel de los gobiernos, de la sociedad civil y del sector privado.